



(19)

Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 1 213 194 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
12.06.2002 Patentblatt 2002/24

(51) Int Cl.⁷: B60R 21/20

(21) Anmeldenummer: 01129040.0

(22) Anmeldetag: 07.12.2001

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 09.12.2000 DE 10061367

(71) Anmelder: Johns Manville Europe GmbH
61352 Bad Homburg v.d.H. (DE)

(72) Erfinder: Plötz, Kurt
65529 Waldems (DE)

(74) Vertreter: Luderschmidt, Schüler & Partner GbR
Patentanwälte,
John-F.-Kennedy-Strasse 4
65189 Wiesbaden (DE)

(54) Hülle für Seitenairbags

(57) Es wird eine aus einem Vlies ausgeführten Hülle für einen Seitenairbag, beschrieben bei der die Hülle aus einem verfestigten Polyesterspinnvlies besteht, das keinen chemischen Binder enthält, und eine Sollbruchstelle zum Aufreißen der Hülle im Kollisionsfall aufweist.

EP 1 213 194 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Hülle für einen Seitenairbag sowie einen mit einer Hülle versehenen Seitenairbag.

[0002] Airbags sind eine Sicherheitseinrichtung in Kraftwagen, die heutzutage nicht mehr wegzudenken ist. Zunächst wurden Airbags in gefaltetem Zustand beispielsweise in einer entsprechenden Ausnehmung im Lenkrad eines Fahrzeugs angebracht, um den Fahrer des Fahrzeugs bei einem Unfall zu schützen. Für den Beifahrer wurden entsprechende Airbags in einer Ausnehmung im Armaturenbrett angeordnet.

[0003] Es zeigte sich, dass es bei dieser Anbringung von Airbags zu unkontrollierten Faltungen kam, die man dadurch zu beheben versuchte, indem man den Airbag im gefalteten Zustand mit einer Hülle einfassete. Diese bestand vorzugsweise aus einer Schrumpffolie, wie in dem deutschen Gebrauchsmuster G 91 010 99.3 beschrieben wird.

[0004] Weitere Entwicklungen des Airbags werden beispielsweise in der DE 195 366 03 A1 beschrieben, wo der Airbag, hier mit Luftsack bezeichnet, eine Halteeinrichtung aufweist, welche die Entfaltung des Luftsacks im zeitlichen Verlauf in Fahrzeugquerrichtung (Q) begünstigt und in Fahrzeuggängsrichtung (L) verzögert. Die Halteeinrichtung besteht vorzugsweise aus einer Kunststofffolie, kann jedoch auch aus einem Polyethylenfaservlies bestehen.

[0005] Es hat sich gezeigt, dass es aufgrund immer stärker in den Vordergrund tretender Sicherheitsanforderungen neben den vorstehend beschriebenen sogenannten Frontairbags zunehmend auch der Einbau sogenannter Seitenairbags erwünscht war. Diese Seitenairbags, welche zusätzlich neben den Frontairbags eingebaut werden, haben die Aufgabe bei einem Kollisionsfall insbesondere den Kopfbereich der Insassen zu schützen. Aufgrund der speziellen räumlichen Gegebenheiten in einem Kraftfahrzeug werden an den Einbau und das Funktionieren derartiger Seitenairbags hohe Anforderungen gestellt.

[0006] Üblicherweise werden diese Seitenairbags extrem kompakt zusammengefaltet in einer Führungsröhre im Dachbereich des Fahrzeugs untergebracht. Die Führungsröhre besitzt eine schlitzförmige Öffnung in Entfaltungsrichtung des Airbags. Bei der Entfaltung durchstößt der Airbag diese Öffnung und tritt in den Passagierraum ein und hilft somit insbesondere den Kopf und den Hals der im Kraftfahrzeug sitzenden Personen zu schützen.

[0007] Auch der Seitenairbag ist mit einer Hülle umgeben, die zusammen mit dem Airbag in einem Führungsrohr sitzt; die Hülle soll auch Schutz vor Beschädigungen bieten und zwar sowohl beim Einbau als auch bei der Entfaltung des Airbags. Sie dient ferner zur Festigung des Airbags in der Röhre.

[0008] Beim Entfalten des Airbags muß diese Hülle an einer bestimmten Stelle aufreißen um das Heraus-

treten des Airbags zu ermöglichen. Diese sogenannte Sollbruchstelle ist zumeist als Nahtstelle oder Schweißnaht ausgebildet.

[0009] Die extrem hohe Dynamik des Entfaltungsvorganges erfordert insbesondere bei Seitenairbags spezielle Eigenschaften des Hüllmaterials. Neben einem guten Brandverhalten (Reibungshitze) ist insbesondere die Weiterreißfestigkeit von Wichtigkeit, da ein undefiniertes Aufreißen der Hülle zu einer Fehlfunktion des Airbags führt. Außerdem spielen Volumen, die Hüllendicke und insbesondere die Oberflächenbeschaffenheit eine wichtige Rolle.

[0010] Es ist bekannt, als Hülle für Seitenairbags Polyamidvliesstoffe zu verwenden, wobei diese Vliesstoffe thermisch verfestigt sind. Derartige Materialien leiden jedoch an den Folgen einer hohen Wasseraufnahme, einer unzureichenden Formstabilität und einem unbefriedigenden Brandverhalten.

[0011] Obwohl bereits eine Reihe von Umhüllungen für Airbags bekannt sind, besteht noch ein Bedürfnis nach verbesserten Hüllen für Seitenairbags. Aufgabe der Erfindung ist es deshalb, eine Hülle für einen Seitenairbag zur Verfügung zu stellen, die eine hohe Weiterreißfestigkeit aufweist, ein gutes Brandverhalten aufweist, ein geringes Volumen benötigt, eine hohe Formstabilität und Dimensionsstabilität besitzt und insbesondere eine glatte, verdichtete Oberfläche besitzt.

[0012] Diese Aufgabe wird gelöst durch eine aus einem Vlies ausgeführte Hülle für einen Seitenairbag, bei der die Hülle aus einem verfestigten Polyesterfurnier besteht, das keinen chemischen Binder enthält, und eine Sollbruchstelle zum Aufreißen der Hülle im Kollisionsfall aufweist.

[0013] Das Polyesterfurnier ist mit Wasserstrahlvernadelung oder vorzugsweise mit mechanischer Ver- nadelung verfestigt. Es ist vorteilhaft, wenn das Polyesterfurnier mechanisch oder thermisch vorverfestigt ist. Die Sollbruchstelle ist zweckmäßigerverweise als Nahtstelle ausgeführt. Es ist vorteilhaft, wenn die Sollbruchstelle als Schweißnaht ausgeführt ist. In einer besonders vorteilhaften Ausführungsform weist das Polyesterfurnier eine geglättete Oberfläche auf.

[0014] Vorzugsweise ist das Polyesterfurnier bei 140 bis 220°C ausgeschrumpft. Als Polyesterfurnier ist besonders ein aus Polyethylenterephthalat bestehendes Spinnvlies geeignet. Die Dicke der Polyesterfurniere liegt bevorzugt in einem Bereich von 0,4 bis 2 mm insbesondere von 0,8 bis 1,2 mm.

[0015] Das Polyesterfurnier weist zweckmäßigerverweise ein Flächengewicht von 60 bis 250 g/m², insbesondere 100 bis 120 g/m² auf.

[0016] Ein weiterer Gegenstand der Erfindung ist ein Seitenairbag, der im gefalteten Zustand mit einer Hülle, wie sie vorstehend beschrieben wird, umhüllt ist.

[0017] Das Polyesterfurnier kann nach an sich bekannten Verfahren hergestellt werden, bevorzugt ist jedoch das sogenannte Spunbondverfahren, wie es z. B. in der DE-OS 2 460 755 beschrieben wird, dabei ent-

steht ein Vlies aus Endlosfilamenten.

[0018] Als Polyestermaterial wird bevorzugt Polyethylenterephthalat oder Polybutylenterephthalat verwendet. Es ist auch möglich Copolyester zu verwenden.

[0019] Die Titer der Filamente liegen im allgemeinen im Bereich von 1 bis 6 dtex, vorzugsweise bei 1,8 bis 2,2 dtex bei Filamentvliesen (und 1,8 bis 4 dtex bei Stapelfaservliesen).

[0020] Bei dem bevorzugten Spunbondverfahren werden die einzelnen Filamentlagen auf ein sich bewegendes Band abgelegt. Anschließend kann eine Vorverfestigung des Rohvlieses erfolgen, um dessen Weiterbehandlung zu erleichtern. Die Vorverfestigung kann durch mechanisches Vernadeln oder auch durch thermische Verfahren z. B. mittels eines Kalanders erfolgen. Die mechanische Vorverfestigung erfolgt im allgemeinen mit einer Vernadelungsdichte von 10 bis 40 Stichen/cm². Die thermische Vorverfestigung erfolgt bei 180 bis 220°C.

[0021] Anschließend erfolgt die eigentliche Verfestigung des Vlieses. Diese Verfestigung erfolgt vorzugsweise mit Hilfe einer Wasserstrahlvernadelung. Bei der Wasserstrahlvernadelung erfolgt die Verfestigung mittels Hochdruckwasserstrahlen. Diese Methode wird bevorzugt eingesetzt, da gleichzeitig mit der Verfestigung auch eine hohe Verdichtung des Materials erfolgt. Die Vernadelung erfolgt bevorzugt bei einem Wasserdruk von 100 bis 400 bar.

[0022] Neben der Verfestigung mittels Wasserstrahlvernadelung ist besonders bevorzugt auch eine mechanische Verfestigung mittels mechanischem Vernadeln, wobei zur Erreichung einer geeigneten Verdichtung eine sehr hohe Nadelungsdichte mit einer vorteilhaft noch angeschlossenen Kalandrierung zweckmäßig ist. Die Vernadelung erfolgt im allgemeinen mit einer Vernadelungsdichte von 40 bis 200 Stichen/cm².

[0023] Bevorzugt wird das Polyesterstoffsplvlies ausgeschrumpft. Dieses Ausschrumpfen kann vor, während oder nach der Verfestigung mittels Wärme geschehen. Dabei ist es möglich den Vliesstoff beispielsweise durch einen Ofen, oder eine IR-Strecke hindurchzuführen; das Ausschrumpfen kann jedoch auch mittels eines beheizten Kalanders erfolgen.

[0024] Ausschrumpfen im Rahmen der Erfindung bedeutet, dass der Vliesstoff bei einer späteren Wärmebehandlung nicht oder nur noch unwesentlich schrumpft. Je nach Polyestermaterial erfolgt das Ausschrumpfen zweckmäßigerweise bei Temperaturen von ca. 140 bis 220°C.

[0025] Nach der Verfestigung kann der Vliesstoff zur Glättung der Vliesoberfläche über eine rotierende, beheizte und glatte Walze geführt werden. Dabei wird durch Anschmelzen der Filamente an der Vliesoberfläche eine Glättung des Vlieses erreicht. Die Temperatur der Walze liegt zwischen 200°C und 250°C.

[0026] In einer besonders bevorzugten Ausführungsform erfolgt die Glättung durch einen nicht-bewegten, beheizten Balken, über den das Vlies geführt wird.

Durch Anschmelzen der Filamente an der Vliesoberfläche und gleichzeitigem Verstreichen der geschmolzenen Filamentanteile durch den feststehenden Glättungsbalken lassen sich besonders effektiv geglättete Vliesoberflächen erzielen. Typische Temperaturen des bevorzugten elektrisch beheizten Glättungsbalken liegen zwischen 210°C und 300°C.

[0027] Die vorstehend beschriebene Glättung erfolgt bevorzugt einseitig. Selbstverständlich kann auch beidseitig geglättet werden, wobei dann ein zweistufiger Prozeß bevorzugt wird.

[0028] Nach der Verfestigung des Vliesstoffes und der eventuell durchgeführten Glättung kann noch eine Kalandrierung angeschlossen werden. Diese erfolgt vorzugsweise mit einem einseitig beheizten Kalandierer bei einer Temperatur von 180 bis 220°C, bevorzugt bei 210 bis 220°C. Neben den üblichen Trommelkalandern sind auch Tuchkalander vorteilhaft.

[0029] Eine Verfestigung der Vliese mit einem chemischen Binder erfolgt nicht, das heißt, dass im Rahmen der Erfindung weder eine Vorverfestigung mittels chemischer Binder noch eine Endverfestigung des Vlieses stattfindet.

[0030] Das Umhüllen des Seitenairbags mit der als Vlies ausgeführten Hülle kann an sich nach bekannten Methoden geschehen.

[0031] Der umhüllte Seitenairbag kann z. B. in ein Führungsrohr eingebaut werden, das vorteilhaft im Dachbereich des Fahrzeugs angebracht ist. Selbstverständlich kann der umhüllte Seitenairbag auch auf andere Art und Weise eingebaut und im Fahrzeug eingebaut und angebracht werden.

[0032] In Figur 1 wird beispielhaft ein mit einer Hülle versehener Seitenairbag gemäß der Erfindung schematisch dargestellt. Dabei ist (1) das Führungsrohr, das nach unten in den Fahrzeugaum gerichtet eine Öffnung (2) aufweist, durch die der Airbag im Kollisionsfall austreten kann. Der Airbag (3) liegt in gefalteter Form vor und wird durch die Airbaghülle (4) umgeben. In Richtung zur Austrittsstelle weist die Airbaghülle eine Sollbruchstelle (5) auf, die hier als Nahtstelle ausgeführt ist.

[0033] Die Sollbruchstellen können beispielsweise durch eine Nahtstelle gebildet werden, die bei einem Zusammennähen des Vlieses entsteht. Dabei ist es wichtig, dass die Nahtstelle eine ausreichend niedrigere Festigkeit als das Hüllmaterial selbst aufweist, damit im Kollisionsfall an der Sollbruchstelle die Hülle problemlos aufreißt.

[0034] Die Sollbruchstelle kann auch durch Verschweißen z. B. mittels Hochfrequenzverschweißen (HF) oder Ultraschall (US) erfolgen. Auch hier ist es erforderlich, dass die Schweißnaht eine hinreichend geringere Festigkeit als das Hüllmaterial selbst aufweist.

[0035] Es war besonders überraschend, dass es gemäß der Erfindung möglich ist, eine aus einem als Vlies ausgeführten Hülle für Seitenairbags zur Verfügung zu stellen. Die Hülle gemäß der Erfindung zeigt ein sehr gutes Brandverhalten auf und zeigt insbesondere kein

"fogging". Das Aufreißen der Hülle im Kollisionsfall geht problemlos von statthaft. Da das Vlies eine hohe Festigkeit und eine sehr gute Weiterreißfestigkeit besitzt, kann der Airbag schnell und ohne im wesentlichen gebremst zu werden durch die Sollbruchstelle hindurchtreten; es finden beim Entfalten nur minimal Reibungsverluste statt. Der Einbau des Seitenairbags gemäß der Erfindung ist sehr einfach und kann problemlos automatisiert werden.

[0036] Die Erfindung wird durch folgende Beispiele näher erläutert:

Beispiel 1

[0037] Ein Spunbondvlies mit 120g/m² und 2 dtex Filamenttiter wird nach dem herkömmlichen Spunbondverfahren hergestellt. Anschließend erfolgt eine mechanische Vorverfestigung durch mechanisches Vernadeln mit 20 St/cm². Die endgültige Verfestigung wird mittels Wasserstrahlvernadelung bei einem Druck von 250 bar durchgeführt. Anschließend wird bei 180°C getrocknet und anschließend thermofixiert.

Beispiel 2

[0038] Ein Spunbondvlies mit 120g/m² und 2 dtex Filamenttiter wird nach dem herkömmlichen Spunbondverfahren hergestellt. Anschließend erfolgt eine Vorverfestigung durch mechanisches Vernadeln mit 20 St/cm². Die endgültige Verfestigung wird durch mechanisches Vernadeln mit einer Stichzahl von 60 Stichen/cm² erreicht. Anschließend wird mit Hilfe eines elektrisch beheizten Balkens, über den das Vlies geführt wird und der auf einer Temperatur von 270°C gehalten wird, die Vliesoberfläche einseitig geglättet. Die anschließende Kalandrierung des Vlieses bei 210°C führt zum Ausschrumpfen des Vlieses und beendet den Herstellungsprozeß des Vliesstoffes.

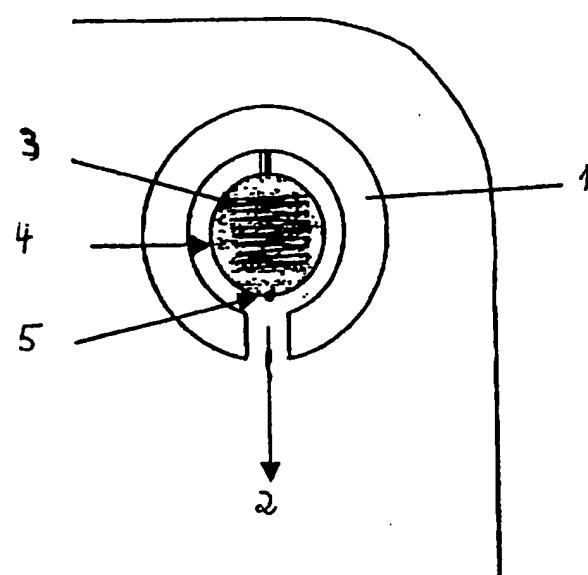
[0039] Das so erhaltene Vlies wird auf eine für den gefalteten Airbag erforderliche Größe geschnitten, entsprechend weiter verarbeitet und verschweißt.

Patentansprüche

1. Eine aus einem als Vlies ausgeführte Hülle für Seitenairbags, bei der die Hülle aus einem verfestigten Polyesterspinnvlies besteht, das keinen chemischen Binder enthält und eine Sollbruchstelle zum Aufreißen der Hülle im Kollisionsfall aufweist.
2. Hülle nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß das Polyesterspinnvlies mittels mechanischer Vernadelung mit einer Vernadelungsdichte von 40 - 200 Stichen/cm² verfestigt ist.**
3. Hülle nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß das Polyesterspinnvlies**

mittels Wasserstrahlvernadelung verfestigt ist.

4. Hülle nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet, daß das Polyesterspinnvlies mechanisch oder thermisch vorverfestigt ist.**
5. Hülle nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet, daß die Sollbruchstelle als Nahtstelle ausgeführt ist.**
6. Hülle nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet, daß die Sollbruchstelle als Schweißnaht ausgeführt ist.**
7. Hülle nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, daß das Polyesterspinnvlies bei 140° bis 220° C ausgeschrumpft ist.**
8. Hülle nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, daß das Polyesterspinnvlies ein Polyethylenterephthalatspinnvlies ist.**
9. Hülle nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet, daß das Polyesterspinnvlies eine Dicke von 0,4 bis 2 mm aufweist.**
10. Hülle nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet, daß das Polyesterspinnvlies eine Dicke von 0,8 bis 1,2 mm aufweist.**
11. Hülle nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 10, **dadurch gekennzeichnet, daß das Polyesterspinnvlies ein Flächengewicht von 60 bis 250 g/m² aufweist.**
12. Hülle nach Anspruch 11, **dadurch gekennzeichnet, daß das Polyesterspinnvlies ein Flächengewicht von 100 bis 120 g/m² aufweist.**
13. Hülle nach mindestens einem der Ansprüche 1 - 12, **dadurch gekennzeichnet, daß das Polyestervlies eine geglättete Oberfläche aufweist.**
14. Seitenairbag, der im gefalteten Zustand mit einer Hülle nach mindestens einem der Ansprüche 1 - 13 umhüllt ist.



Figur 1

DERWENT-ACC-NO: 2002-676523

DERWENT-WEEK: 200545

COPYRIGHT 2006 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Cover for a side airbag consists of compacted
non-woven
fabric of spun polyester fiber

INVENTOR: PLOETZ, K

PATENT-ASSIGNEE: JOHNS MANVILLE EURO GMBH [JOHM]

PRIORITY-DATA: 2000DE-1061367 (December 9, 2000)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE
PAGES MAIN-IPC		
ES 2234756 T3	July 1, 2005	N/A
000 B60R 021/20		
EP 1213194 A2	June 12, 2002	G
005 B60R 021/20		
DE 10061367 A1	June 27, 2002	N/A
000 D04H 003/10		
DE 10061367 B4	January 5, 2005	N/A
000 D04H 003/10		
EP 1213194 B1	March 9, 2005	G
000 B60R 021/20		
DE 50105520 G	April 14, 2005	N/A
000 B60R 021/20		

DESIGNATED-STATES: AL AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LT LU
LV MC MK

NL PT RO SE SI TR AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC NL
PT SE TR

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO
APPL-DATE		
ES 2234756T3	N/A	2001EP-0129040
December 7, 2001		
ES 2234756T3	Based on	EP 1213194
N/A		
EP 1213194A2	N/A	2001EP-0129040
December 7, 2001		
DE 10061367A1	N/A	2000DE-1061367
December 9, 2000		

DE 10061367B4	N/A	2000DE-1061367
December 9, 2000		
EP 1213194B1	N/A	2001EP-0129040
December 7, 2001		
DE 50105520G	N/A	2001DE-0505520
December 7, 2001		
DE 50105520G	N/A	2001EP-0129040
December 7, 2001		
DE 50105520G	Based on	EP 1213194
N/A		

INT-CL (IPC): B60R021/20, D04H003/10

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 1213194A

BASIC-ABSTRACT:

NOVELTY - The cover for a side airbag consists of compacted non-woven fabric of spun polyester fiber. It contains no chemical bonding agents, and is provided with a zone where it is to burst open in the case of a collision.

USE - For covering side airbags in motor vehicles.

ADVANTAGE - The cover resists uncontrolled further tearing better than known comparable items. It also has better combustion resistance, retains its shape better, and absorbs less moisture.

CHOSEN-DRAWING: Dwg.0/1

TITLE-TERMS: COVER SIDE AIRBAG CONSIST COMPACT NON WOVEN FABRIC SPIN POLYESTER

DERWENT-CLASS: A23 A95 Q17

CPI-CODES: A05-E01D; A12-S05G; A12-T04E;

ENHANCED-POLYMER-INDEXING:

Polymer Index [1.1]

018 ; P0839*R F41 D01 D63 ; S9999 S1183 S1161 S1070

Polymer Index [1.2]

018 ; ND01 ; Q9999 Q9234 Q9212 ; Q9999 Q9289 Q9212 ; K9905 ;

N9999

N6600 ; N9999 N6962*R ; B9999 B4182 B4091 B3838 B3747 ; B9999

B4682

B4568 ; B9999 B3758*R B3747 ; B9999 B3407 B3383 B3372

SECONDARY-ACC-NO:

CPI Secondary Accession Numbers: C2002-190820

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N2002-534822